

<b>Sitzungsvorlage</b>	<b>Vorlage- Nr:</b> VO/2010/1432-61
Federführend: 61 Stadtplanungsamt	Status: öffentlich
Beteiligt:	Aktenzeichen: Datum: 09.11.2010 Referent: Lang Harald Amtsleiter: Lang Harald Sachbearbeiter: Spangenberg, Dagmar
<b>Radverkehrsführung am Regensburger Ring</b>	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
23.11.2010	Stadtentwicklungssenat
	Zuständigkeit
	Entscheidung

## I. Sitzungsvortrag:

### 1. Ausgangslage

Bereits im November 2007 wurden dem Umwelt- und Verkehrssenat die Pläne für die Verbesserung der Radwegführung am Regensburger Ring vorgestellt. In einer zweiten Lesung am 17.04.2008 beschloss der Umwelt- und Verkehrssenat die Durchführung der Maßnahme mit der Umsetzung der Abschnitte 1 + 2 und empfahl die Bereitstellung der erforderlichen Mittel in den Haushaltsberatungen. Bislang konnten keine Haushaltsmittel zur Umsetzung bereitgestellt werden.

Die GAL-Stadtratsfraktion stellt mit o. a. Schreiben nun folgenden Antrag (**Anlage 1**):

*„Der Stadtentwicklungssenat beauftragt die Verwaltung bis zum Oktober 2010 Vorschläge für kostengünstige Sofortmaßnahmen zur Radwegführung am Regensburger Ring vorzulegen. Dabei ist insbesondere auf die Reduzierung der Unfallgefahr an den Einmündungen zu achten.“*

Der Zweirichtungsradschwergewichtsweg Richtung Gaustadt beginnt an der Siechenkreuzung und führt entlang der Magazinstraße und dem Regensburger Ring zur Gaustadter Hauptstraße. Maßnahmen im Teilstück Regensburger Ring müssen daher sinnvoll in die gesamte Streckenführung integriert werden um eine kontinuierliche und verkehrssichere Führung des Radfahrers zu gewährleisten.

### 2. Planung

Im Frühjahr 2006 wurde ein Sicherheitsaudit am Regensburger Ring durchgeführt mit dem Ergebnis, dass nur durch beidseitige Einrichtungsradschwergewichtswegen der Radverkehr stetig, sicher und regelkonform abgewickelt werden kann. Der Planungsansatz ist deshalb, den Radverkehr auf der nördlichen Seite der Untersuchungstrasse auf einem abmarkierten Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau zu führen und den (bestehenden) baulichen Radweg auf der Südseite als Einrichtungsradschwergewichtsweg auszuweisen.

Die Lagepläne West und Ost sowie die Aufteilung in Bauabschnitte sind **Anlage 2** zu entnehmen.

### 3. Erläuterung der Kosten

Das beauftragte Ing.-Büro Höhnen und Partner hat die Kosten wie folgt ermittelt, s. **Anlage 3**. Bereits bei

dieser Kostenaufstellung wurde zwischen den unbedingt notwendigen Maßnahmen, die für die neue Radverkehrsführung als „Rückgrat“ zwingend erforderlich sind und den ergänzenden Maßnahmen – den sog. „Gräten“ – des Bauvorhabens differenziert.

Aus dieser Kostenübersicht für BA I und BA II ist zu entnehmen, dass neben den baulichen Maßnahmen (Rückbau der Mittelinseln und Umbau Einmündungsbereiche an den Knoten Friedensbrücke / Gaustadter Hauptstraße und Europabrücke / Margaretendamm) vor allem die notwendigen Markierungsarbeiten durch die neue Querschnittsaufteilung auf der Fahrbahn sehr kostenintensiv sind. Durch das Entfernen von bestehenden Markierungen wird insbesondere im unmittelbaren Kreuzungsbereich gleichzeitig ein Deckenbau erforderlich um gefährliche Schattenmarkierungen zu vermeiden.

**Fazit:** Nur durch beidseitige Einrichtungsradwege ist der Radverkehr entlang der Nordtangente stetig, sicher und regelkonform zu führen. Das Einrichten eines Einrichtungsradweges auf der Nordseite des Regensburger Ringes ist durch kostengünstige Sofortmaßnahmen nicht möglich.

#### **4. Sofortmaßnahmen unter Beibehaltung des Zweirichtungsradweges**

##### **4.1 Aufhebung der Benutzungspflicht und weiterhin Benutzungsrecht**

Bereits mit der Fahrradnovelle von 1997 ist die Anordnung der Benutzungspflicht von Radwegen nur rechtmäßig, wenn sie aus verkehrlichen Gründen zwingend geboten ist und Qualitätsstandards eingehalten werden (Zumutbarkeit der Benutzung). Die Neufassung der StVO von 2009 verdeutlicht diese Voraussetzungen der Anordnung noch, indem die Benutzungspflicht nur bei außerordentlicher Gefahrenlage aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse zwingend geboten ist und demnach angeordnet werden kann. Laut StVO und VwV müssen Zweirichtungsradwege innerorts wegen großer Unfallauffälligkeit die absolute Ausnahme sein.

Entlang der Nordtangente ist einerseits durch die Verkehrsbelastung (ca. 17.000 Kfz/Tag), die gefahrenen Geschwindigkeiten (zulässig ist 50km/h) und die gesamte Straßenraumsituation die Anlage von separaten Verkehrsflächen für den Radverkehr erforderlich. Andererseits ist die Zumutbarkeit der Benutzung des Zweirichtungsradweges aufgrund der gefährlichen Einmündungen aber nicht gegeben.

Mit Neufassung der StVO 2009 ist es möglich, die Benutzungspflicht für sog. „linke Radwege“ aufzuheben bei gleichzeitiger Beibehaltung des Benutzungsrechts. Das erlaubt sowohl das Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn in Richtung Gaustadt als auch weiterhin das Benutzen des Radweges in Gegenrichtung. Einige Radler fahren bereits heute auf der Fahrbahn, ihr Verhalten wäre dann - durch die Aufhebung der Benutzungspflicht - rechtskonform.

Ein großer Teil der Radler wird aber auch weiterhin den Radweg in Gegenrichtung benutzen, da auf der anderen Straßenseite (noch) keine sichere Radverkehrsführung als Alternative vorhanden ist.

##### **4.2 Detaillierte Betrachtung der Einmündungen**

Innerörtliche Zweirichtungsradwege bedürfen an Knotenpunkten und Einmündungen einer besonderen Sicherung, da Radfahrer in Gegenrichtung bei Abbiegevorgängen häufig übersehen werden. Deshalb sind folgende Maßnahmen bereits umgesetzt:

- An allen Einmündungen entlang der Nordtangente sind die Radfurten rot eingefärbt und damit deutlich erkennbar
- die Beschilderung „Rad mit gegenläufigen Pfeilen“ ist gut sichtbar aus allen Richtungen angebracht

Trotzdem kam es in der Vergangenheit zu Unfällen und vielen kritischen Situationen aus Sicht der Radfahrer. Deshalb wird ein möglicher Einsatz von Fußgänger/Radfahrer-Schutzblinker derzeit geprüft.

#### **5. Ergebnis**

Nur durch beidseitige Einrichtungsradwege ist der Radverkehr entlang der Nordtangente stetig, sicher und regelkonform zu führen. Das Einrichten eines Einrichtungsradweges auf der Nordseite des Regensburger Ringes ist durch kostengünstige Sofortmaßnahmen nicht möglich. Die Verwaltung wird die Aufhebung der Benutzungspflicht des Radweges in Gegenrichtung prüfen. Die Beschilderung und Markierung an den Einmündungen wird laufend kritisch überprüft. Die Radverkehrsführung am Regensburger Ring wird Inhalt der im Herbst 2010 stattfindenden Verkehrsschau sein.

## II. Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtentwicklungssenat nimmt den Bericht des Baureferates zur Kenntnis.
2. Der Antrag der GAL-Stadtratsfraktion vom 10.06.2010 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

## III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

<b>X</b>	<b>1.</b>	keine Kosten
	<b>2.</b>	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	<b>3.</b>	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	<b>4.</b>	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

### Anlage/n:

1. Antrag der GAL-Stadtratsfraktion vom 10.06.2010
2. Lagepläne West und Ost – Aufteilung in Bauabschnitte
3. Kostenschätzung vom 21.11.2007

Bamberg,  
Baureferat

(Harald Lang)  
Stellvertretender Baureferent

Stadtplanungsamt: .....

(Harald Lang)

.....  
(Dagmar Spangenberg)